

Tavola rotonda

DARIO LO BOSCO
(Presidente dell'Autorità portuale di Messina)

Prof. Vermiglio, intanto grazie di questa grande opportunità che oggi ci dà, in questa splendida cornice dell'Università di Messina. Riprendendo la fine del tuo discorso, la parte più emblematica e significativa, approfitto per complimentarmi con il legislatore e con il Ministro che ha proposto questa norma istitutiva di un'Autorità per la sicurezza dello Stretto, assolutamente importante e strategica per migliorare non solo la qualità e l'efficienza della prevenzione del rischio, ma tutta una serie di attività di coordinamento in caso di evento non voluto.

Quanto poi ad armonizzare il disposto normativo recente con la pletora di leggi, di articoli e di commi esistenti, vedremo tutti noi, che siamo parte di questo processo di sviluppo, come fare per evitare inutili interpretazioni semantiche e realizzare, invece, a favore della collettività, uno strumento di grandissima valenza.

Ciò premesso, ritengo doveroso dare la parola all'Amm. Pietro Bernardo, che peraltro ha assunto il ruolo di Commissario dell'Autorità portuale di Augusta, per un brevissimo saluto.

PIETRO BERNARDO
(Direttore marittimo della Sicilia orientale)

Sono l'Ammiraglio Bernardo, Direttore marittimo della Sicilia orientale, con sede a Catania. Attualmente rivesto anche l'incarico di Commissario dell'Autorità portuale di Augusta.

La Direzione marittima di Catania ha competenza sull'area dello Stretto, per quanto riguarda alcuni aspetti. Proprio ieri abbiamo avuto una riunione con l'Autorità di coordinamento della sicurezza nello Stretto di Messina per cercare di dare un contributo allo sviluppo di questa nuova istituzione.

A nome anche dei miei colleghi dell'area dello Stretto, rivolgo il benvenuto a tutti quanti, al Sig. Ministro, on.le Alessandro Bianchi, in particolare, al Presidente Prof. Lo Bosco, all'Amm. Raimondo Pollastrini.

Rivolgo poi particolari complimenti a questi ragazzi, che hanno sviluppato una tematica molto interessante e che invito a venire ad Augusta per cercare di dare un contributo in materia di logistica, che è il tema proprio del nuovo Master che si sta realizzando. Benvenuti a questo Convegno, con la speranza che si trovino le situazioni adeguate perché la nuova Autorità possa operare in maniera concreta, trasparente ed efficace. Grazie.

DARIO LO BOSCO
(c.s.)

Bene, grazie Amm. Bernardo. Per consentire la chiusura dei lavori in tempo utile al Ministro, che ha altri impegni istituzionali non derogabili, pregherei tutti i relatori di mantenersi entro i cinque minuti nella loro esposizione.

Ministro, il problema della sicurezza nella navigazione, ma anche della prevenzione del rischio nelle aree di competenza delle Autorità portuali, riguarda tutta la Sicilia, tutta l'Italia, l'Europa e il mondo. Noi, da parte nostra, a partire dalla Sicilia, abbiamo attuato quelle doverose sinergie fra le Autorità portuali per fornire sempre migliori servizi alla collettività in relazione agli obblighi istitutivi delle stesse, di cui alla legge 84/94. Nel giro di quindici giorni al massimo costituiremo un'associazione dei trasporti marittimi, aerei ed intermodali per creare quel virtuoso sistema di protocolli e di attività pianificatorie e programmatiche che riguardino non solo le Autorità portuali, ma la risorsa mare, che deve essere sempre più valorizzata e ottimizzata per migliorare competitività e sviluppo del sistema Paese. A tal fine, abbiamo anche stipulato un protocollo di intesa con l'ENAC, che parteciperà come socio fondatore a questa associazione. Nel comitato

scientifico chiameremo i maggiori esperti nazionali ed internazionali della materia, tra cui anche l'amico Dott. Di Virgilio. Quindi ognuno deve fare il proprio lavoro: le Capitanerie di porto lo fanno con spirito di abnegazione e grande impegno, responsabilità e competenza e il fatto che oggi sia presente l'Ammiraglio Raimondo Pollastrini è una testimonianza del continuo impegno a favore della collettività, soprattutto nella prevenzione.

Darei quindi subito la parola al padrone di casa, al C.V. Antonio Samiani, Comandante della Capitaneria di porto di Messina e Vice-presidente dell'Autorità portuale, che ha svolto un grandissimo lavoro per realizzare il piano regolatore portuale che oggi pomeriggio andrà in approvazione in Comitato portuale per la sua relazione introduttiva. Prego, Comandante.

ANTONIO SAMIANI
(Comandante del porto di Messina)

Grazie, Presidente, Signor Ministro, Ammiraglio Pollastrini, Autorità. Nel mio intervento, visto che è il primo, cercherò in pillole di delineare lo scenario dal quale muove l'esigenza di questa nuova Autorità dello Stretto, sperando che la necessaria brevità non faccia velo alla chiarezza.

La prima domanda che ci si pone: c'è un problema di sicurezza nello Stretto? Sì, c'era, c'è e sempre ci sarà, se la sicurezza la si intende non come una meta da raggiungere, ma come una costante tensione al miglioramento. In questo senso il problema della sicurezza esiste nello Stretto, che – che fin dall'antichità – per caratteristiche morfologiche dei luoghi, particolari condizioni meteo-marine, intensità dei traffici è da sempre un luogo pericoloso per la navigazione.

A partire dagli anni cinquanta in poi e fino al 1985, registriamo in media quasi un sinistro l'anno. Dopo la collisione tra le due navi petroliere (Patmos e Castillo de Mont Aragon del 1985), che ha provocato quattro vittime, lo sversamento in mare di qualche tonnellata di petrolio,

un disastro ambientale sfiorato ed evitato, ci si rende conto che le regole generali della navigazione, sia quelle internazionali sia quelle nazionali, forse per lo Stretto, non sono più sufficienti. Vengono pertanto introdotte in via provvisoria, con decreto ministeriale, alcune misure, quali la linea di separazione del traffico, il pilotaggio obbligatorio ed un sistema di controllo del traffico navale, che in quel momento poteva essere fatto solo via radio, ma ponendo le premesse perché tale controllo fosse sostituito da sistemi più sofisticati e quindi da controlli radar.

Nei ventidue anni successivi si registrano solo sei incidenti fino alla tragedia del “Segesta”, con altre quattro vittime.

Questi dati statistici valgono a dimostrare che, essendo lo Stretto, come noto a tutti, un luogo pericoloso per la navigazione, un problema di sicurezza nello Stretto c'è, ma non c'era e non c'è una vera e propria “emergenza sicurezza”. Comunque dopo l'85 sono stati avviati nuovi percorsi, quali l'installazione di moderni sistemi informativi e lo studio di nuovi schemi di separazione del traffico, tenendo conto anche del nuovo *terminal* di Tremestieri.

L'apertura di Tremestieri è un altro elemento fondamentale che ha trasformato la “tragedia Segesta”, in “vertenza Stretto”. Il nuovo approdo ha pressoché eliminato il traffico dei TIR dal centro cittadino, però ha determinato nuovi problemi: a) di navigazione, per l'incrocio di nuove rotte nello Stretto tra Villa San Giovanni, Reggio Calabria e Messina; b) di tensione sociale, dovuta a delle tabelle di armamento che si sono aggiunte a quelle esistenti e modulate sul trasporto dei mezzi gommati pesanti, c) per la divisione della flotta tra Messina e Tremestieri, che diradando le corse dalla rada San Francesco ha allungato i tempi di attesa (quaranta, cinquanta minuti), creando i primi disagi per i pendolari.

Tali problemi si sono aggiunti a quelli immanenti e discendenti dalle difficoltà di applicare le norme del Codice del '42 – che guarda ad una nave tradizionale che intraprende una spedizione con un capo cui è demandata la responsabilità e un equipaggio che, una volta arruolato, vive a bordo – alla specificità dello Stretto, ove operano complesse società di traghettamento, che, a ciclo continuo, effettuano viaggi (corse) tra le due sponde con numerose navi su ciascuna delle quali si alternano, con turni diversi, equipaggi e comandanti con responsabilità *ad horas*.

Negli anni molteplici sono stati gli interventi normativi, nuove circolari e direttive del Ministero, mirate a “piegare” le norme del Codice per adattare a questa realtà e molteplici gli sforzi dell’Autorità marittima per garantire comunque sicurezza e allo stesso tempo assicurare la fluidità dei traffici e dei trasporti. Mi riferisco al trasbordo degli equipaggi, alle autorizzazioni periodiche per il trasporto di merci pericolose, al rilascio settimanale delle “spedizioni”, alle visite ai servizi di bordo per la preparazione degli equipaggi, alle tabelle d’armamento che storicamente al Sud hanno tenuto conto anche dei problemi occupazionali.

In questo scenario si è verificata la collisione del “Segesta”.

Dal punto di vista operativo, l’azione delle Autorità marittime e delle Istituzioni tutte è stata pressoché perfetta: 152 passeggeri su un mezzo sinistrato, di notte, senza equipaggio, in mezzo allo Stretto, nel giro di due ore sono state portate a terra, è stato effettuato loro il *triage* sanitario e sono state ricoverate nei vari ospedali. Mi piace ricordare ciò che il Prefetto De Sena ebbe a dire pubblicamente al Ministro e cioè che per la prima volta nella sua carriera si era trovato di fronte ad un’azione di soccorso così complessa portata a termine senza che mai, né prima né dopo, venisse registrata alcuna lamentela o polemica sulla tempestività ed efficacia dei soccorsi. Tutto è andato perfettamente bene e tuttavia non sono mancate le polemiche sulla c.d. “vertenza Stretto”, problematiche note da tempo, in qualche modo collegate ad aspetti di sicurezza e periodicamente riproposte, non in occasione di fatti che concretamente hanno inficiato la sicurezza, ma collegate all’andamento altalenante delle relazioni sindacali.

In particolare la stura alle polemiche è stata data dall’applicazione delle tabelle d’armamento provvisorie, che in effetti erano state emanate già quattro mesi prima del “Segesta”, che l’armamento privato aveva immediatamente applicato, mentre RFI le ha applicate all’indomani della tragedia, in maniera, forse, poco opportuna.

Ma il “Segesta” ha acuito un’altra problematica, quella del trasporto dei pendolari, che già scontavano, a causa di Tremestieri, il diradamento delle corse. Il venir meno del “Segesta”, uno dei tre mezzi veloci che collegavano le due sponde e, subito dopo, di un secondo mezzo che andava in manutenzione, ha fatto esplodere anche questo problema. Con l’occasione temi comuni ad altre realtà portuali, quali

la sosta notturna delle navi prive di equipaggio o l'imbarco di marittimi "precari" (che costituisce la condizione normale del marittimo), sono stati rappresentati come anomalie tipiche dello Stretto.

In questo contesto la tragedia del "Segesta" certamente è servita, anche su impulso del Ministro, ad accelerare i processi, già avviati, relativi ai nuovi sistemi di controllo e agli schemi di separazione del traffico ormai pronti. Ma soprattutto l'incidente del 2007 ha fatto maturare i tempi perché normativamente venisse acclarata la specificità dello Stretto, superando i vecchi steccati ed attribuendo ad una sola Autorità quegli strumenti normativi che sono sempre mancati alle Autorità delle due sponde per incidere in maniera unitaria su tutta l'area dello Stretto.

A Messina ha sede, per esempio, la corporazione dei piloti, che opera su tutti i porti dello Stretto. Viene svolto, altresì, a Messina, il servizio di rimorchio, che opera con concessione del locale Capo del Compartimento, assicurando un servizio commerciale e un servizio di prontezza operativa, pagato, come si sa, dagli utenti del nostro porto, ma che comunque è vitale per la sicurezza di tutto lo Stretto.

Oggi nuovi strumenti normativi sono stati affidati ad una Autorità terza, quella dello Stretto, che segna il superamento della tradizionale separazione di giurisdizione tra le Autorità marittime delle due sponde, un'unica Autorità che ha nello Stretto quei poteri che, prima, divisi nelle due aree di giurisdizione, non potevano generare, proprio per mancanza di strumenti normativi, provvedimenti unitari, valevoli per l'intera area.

Riallacciandomi a quanto diceva il Prof. Vermiglio, ritengo che questo sia il primo importante passo che segna la rottura con il passato, ma forse anche foriero di ulteriori passaggi.

Oggi l'Autorità marittima dello Stretto è una Autorità, con una competenza settoriale riguardante soltanto la sicurezza della navigazione, ma sono sicuro che in futuro ci potrà essere un'unica Autorità marittima dello Stretto, con giurisdizione generale. A suo tempo, nelle riunioni al Ministero, sicuramente se lo ricorderà il Dott. Di Virgilio, si è cominciato a parlare dello Stretto come di un unico grande porto (pensate che i porti dello Stretto messi insieme non raggiungono l'estensione del porto di Rotterdam). In quell'occasione ho avuto modo di sottolineare che, forse, le due sponde, Messina e Reggio Cala-

bria, per un sano campanilismo, dovrebbero tenere distinte solo le due squadre di calcio, ma per tutto il resto dovrebbero formare un'area metropolitana integrata, un unico porto con tante banchine da gestire.

Abbiamo già sperimentato, con l'avvento di Tremestieri, cosa succede quando si programma solo su una sponda, senza preoccuparsi dell'altra. È certamente più efficace un'unica Autorità, invece, che guardi allo Stretto nella sua complessità e che non sia competente solo nel settore della sicurezza. Questa che è già stata istituita, assieme ai provvedimenti del Ministro in tema di mobilità tra le due sponde, servirà ad integrare maggiormente le due aree, in attesa che un eventuale ampliamento delle competenze possa, in futuro, coniugarsi con l'istituzione, ipotizzata di recente con il precedente Presidente dell'Autorità Portuale ad un convegno dei Lions, di un'Autorità Portuale dello Stretto, con un unico Comitato Portuale, per costituire il decisivo volano di sviluppo dell'intera area dello Stretto. Grazie.

DARIO LO BOSCO

(*c.s.*)

Grazie, Comandante. In effetti il Comitato portuale che mi onoro di presiedere ha già predisposto ogni atto utile (che è stato condiviso pure dal Ministro, e lo ringrazio calorosamente per questo), per realizzare finalmente un'Autorità portuale unica dello Stretto. Occorre superare le logiche campanilistiche, occorre ragionare sempre più in un'ottica di sistema per migliorare tutte le attività che sono di prevenzione del rischio, ma di ottimizzazione della qualità dei servizi.

Dobbiamo pensare che il turismo è un volano di sviluppo e di economia ed occorre intervenire non solo sui traffici commerciali, ma su tutte le altre attività, compresa la nautica da diporto, che danno un valore aggiunto al sistema.

Ringrazio, fra gli altri intervenuti, il Presidente Blandina di Confindustria ed anche i due Prefetti, Alecci e Musolino, che hanno dato con le loro attività uno sviluppo importante all'organizzazione della

qualità dei servizi nelle due aree metropolitane di loro competenza. A conclusione della Tavola Rotonda, il Ministro Bianchi con i due Prefetti, firmeranno una convenzione che trasferisce le competenze per gli interventi di emergenza connessi all'A3 Salerno-Reggio Calabria.

Passo subito la parola al Comandante Virgilio Muriana per la sua relazione. Prego, Comandante

VIRGILIO MURIANA

(Direttore marittimo della Calabria e Lucania)

Buongiorno a tutti. Sono il Direttore marittimo della Calabria e Lucania, C.V. Virgilio Muriana. Saluto il Sig. Ministro, che già ho avuto l'onore di incontrare in aeroporto a Reggio ed il Sig. Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, Amm. Pollastri.

Col mio intervento non mi propongo di ritornare su tematiche che già sono state ampiamente affrontate ed attengono alle difficoltà discendenti dalla creazione del nuovo “elemento di organizzazione”, cui ha fatto riferimento il Prof. Vermiglio. Viviamo un momento, a cui accennava anche l'Ammiraglio Bernardo, di rielaborazione di metodi e anche di relazioni tra uffici nell'attesa che il legislatore definisca nuovi assetti organizzativi.

Questa fase richiede grande attenzione, anche in esecuzione delle linee direttive del Comandante Generale delle Capitanerie di Porto. Quindi ritengo fare rinvio alla Sua relazione e determinazioni. Sulla scorta di queste, saremo attenti nell'interpretare al meglio il nostro ruolo, nell'interesse della collettività. Grazie.

DARIO LO BOSCO

(c.s.)

Comandante, grazie. Lei ha senza dubbio fatto proprie le nostre richieste di sintesi che vorrei ulteriormente ribadire a tutti coloro i quali si succederanno al tavolo.

A questo punto è doveroso dare la parola al Comandante Cianci, che ha una grande responsabilità e su cui si focalizza tutta la nostra attenzione e le nostre aspettative. Prego, Comandante.

ANGELINO CIANCI

*(Coordinatore dell'Autorità marittima
della navigazione dello Stretto di Messina)*

Signor Ministro Bianchi, Ammiraglio Pollastrini, permettetemi brevemente di ringraziare gli organizzatori di questo Incontro di studio che mi consente di partecipare a questa giornata di lavoro e quindi di porgere il mio saluto, per la prima volta in veste ufficiale, con un po' di emozione, nella mia qualità di titolare dell'Autorità oggi preposta alla sicurezza della navigazione nello Stretto di Messina.

È stato detto in precedenza quali siano state le esigenze che hanno portato alla istituzione dell'Autorità marittima della navigazione dello Stretto. Gli ulteriori interventi serviranno sicuramente a precisarlo meglio. Voglio intanto affermare che, nelle more dell'emanazione del decreto ministeriale di cui si è parlato, inserito nel cosiddetto "Decreto Milleproroghe" del Governo, che dovrà determinare l'organizzazione dell'Autorità marittima, le sue linee funzionali nonché la disciplina del traffico marittimo dello Stretto, lo scorso 11 marzo è stata emanata dal competente Comando Generale delle Capitanerie di porto la circolare AMS 01/2008 al fine di delineare compiutamente e definire un primo assetto organizzativo dell'Autorità dello Stretto, individuandone contestualmente le attribuzioni proprie e quindi demarcan-

done, sul piano funzionale, i compiti in rapporto con le altre Autorità marittime presenti nello Stretto, onde evitare sovrapposizioni di compiti e duplicazione di servizi.

L'obiettivo di questa Circolare è, quindi, quello di fornire alla nuova Autorità uno strumento operativo idoneo a predisporre gli interventi finalizzati alla salvaguardia della vita umana in mare ed a produrre i necessari atti amministrativi che possano già consentire una prima attività all'Autorità, fissando un quadro sistematico e completo di competenze, prioritariamente per il coordinamento delle attività inerenti il soccorso marittimo e, quindi, le discendenti attività di sicurezza della navigazione, difesa dell'ambiente marino e prevenzione di possibili incidenti nell'area dello Stretto.

L'Autorità marittima della navigazione dello Stretto è una nuova unità organizzativa che costituisce articolazione territoriale e periferica del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, con rango corrispondente, sul piano gerarchico ed organizzativo, a quello di Direzione Marittima.

In particolare sarà strutturata in un Reparto Tecnico-operativo, in un Reparto Tecnico-amministrativo, in un Servizio Amministrativo-logistico, nonché in una Segreteria di supporto generale al nuovo Comando.

Il Reparto Tecnico-operativo sarà articolato nel Servizio Operazioni, composto dalla Sezione Operativa VTS/A, con compiti di controllo del traffico marittimo, gestione delle emergenze con coordinamento ed intervento in materia S.A.R., controllo e vigilanza sull'attuazione delle misure di sicurezza nell'area di giurisdizione, verificando il mantenimento dell'efficienza dei mezzi assegnati per tali funzioni ed operazioni, e comprenderà la sezione operativa VTS di area, che si occuperà del controllo del traffico marittimo.

Il Reparto Tecnico-amministrativo sarà articolato nel Servizio di sicurezza della navigazione e portuale, alla cui dipendenza ci saranno la Sezione Sicurezza della Navigazione con compiti di rilascio dei certificati di sicurezza di competenza del Capo del Compartimento Marittimo per le navi che effettuano servizi di linea nell'ambito dello Stretto, nonché dell'approvazione delle tabelle di armamento, dello svolgimento delle inchieste formali sui sinistri marittimi e la disciplina della navigazione in materia di sicurezza, anche ai sensi art. 59

R.C.N.; la Sezione Tecnica, con compiti di rilascio delle concessioni, autorizzazioni ed emanazione di provvedimenti ad essi connessi e relativa attività di regolamentazione, nonché ogni ulteriore aspetto di natura amministrativa, quali il pilotaggio, rimorchio, ormeggio, battellaggio, così come, tra l'altro, evidenziato dall'art. 8 del D.L. 159 dello scorso primo ottobre.

Il Servizio Amministrativo logistico e la Segreteria Supporto Generale saranno i due settori che assicureranno l'attività amministrativa dell'Autorità, sia dal punto di vista finanziario che logistico-strutturale.

In attesa che si giunga anche alla effettiva disponibilità di una struttura logistica dove espletare la propria attività (peraltro già identificata nella Zona Falcata di Messina), e che venga formalizzato il personale che ne farà parte, non è mancato ovviamente per me che mi accingo a questo difficile compito un primo approccio conoscitivo, con la disponibilità dei colleghi che operano sul territorio, di quelle problematiche che potrebbero essere prioritarie nell'interesse dell'attività dell'Autorità. Mi riferisco, in particolare, al controllo del traffico marittimo, alla proposta di modifica dell'attuale schema di separazione del traffico, alla piena operatività della stazione radar VTS di Ogliastri, alla regolamentazione dei servizi tecnico-nautici ed alla formazione delle tabelle minime di sicurezza delle navi per le quali, tra l'altro, è in corso una procedura di consultazione nazionale tra gli operatori del settore che avrà termine il 2 maggio del 2008 e che dovrebbe portare alla definizione di una direttiva nazionale per la stesura delle tabelle minime di sicurezza delle navi.

La validazione internazionale del nuovo schema di separazione del traffico, come è stato detto, è un problema di basilare importanza per la sicurezza della navigazione nello Stretto di Messina, ancora oggi disciplinata dal regolamento ministeriale dell'8 maggio 1985. Si ritiene infatti che la modifica del vigente schema di separazione costituisca uno degli elementi più caratterizzanti delle nuove Regole di sicurezza della navigazione che si vogliono applicare nello Stretto. Sull'argomento è stato acquisito il preliminare parere del Ministero degli Esteri al fine di stabilire il regime giuridico applicabile allo Stretto di Messina.

Individuato quindi dal suddetto Dicastero, ai sensi della Con-

venzione di Montego Bay del 1982, lo Stretto di Messina quale Stretto Internazionale, su cui vige il diritto di passaggio inoffensivo non sospendibile, ne deriva che l'adozione di leggi e regolamenti nello Stretto da parte dello Stato Italiano sia assolutamente legittimo e pienamente conforme ai dettami del diritto internazionale, in particolare quando siano rilevanti ai fini della sicurezza della navigazione e regolamento del traffico marittimo, conservazione delle risorse biologiche del mare, prevenzione, riduzione e controllo del suo inquinamento, immigrazione.

A tal uopo è stato predisposto uno schema di separazione del traffico che, come è stato detto, farà parte del futuro decreto ministeriale che regolerà le funzioni e l'organizzazione dell'Autorità Marittima dello Stretto. All'IMO non competerà nessun intervento modificativo, né valutativo sullo schema predisposto, che entrerà in vigore sei mesi dopo la notifica a tale Organizzazione.

Oltre allo schema di separazione del traffico, sicuramente un altro strumento operativo di fondamentale importanza per la sicurezza della navigazione dello Stretto, anzi decisivo per il controllo del traffico mercantile, sarà la piena operatività del Centro Radar VTS di Ogliastri, articolazione Operativa dell'Autorità Marittima della Navigazione dello Stretto, che potrà dare le risposte più immediate in tema di sicurezza dell'area.

Verificheremo, infine, con attenzione la disciplina e l'organizzazione dei servizi portuali e tecnico-nautici di competenza. Grazie per l'attenzione.

DARIO LO BOSCO
(c.s.)

Comandante, grazie. Saremo sempre pronti a collaborare con Lei e buon lavoro.

Diamo ora la parola al Dott. Di Virgilio, che non ha bisogno di presentazioni. Lui è un po' il papà di tutte le Autorità portuali italiane

e speriamo che ci dia una mano in questo nostro progetto ambizioso di pianificazione dei trasporti intermodali. Fare sistema significa migliorare la competitività e l'efficienza di quest'area, che è strategica per l'intera eurozona. Prego, Dott. Di Virgilio.

SILVIO DI VIRGILIO

(Vice Capo di Gabinetto del Ministero dei Trasporti)

Ringrazio il Presidente per l'invito. Il mio sarà solo un intervento flash per esprimere alcune valutazioni.

Ricordo che spesso, quando le norme producono la creazione di utili istituzioni, si dice che c'è stata una felice intuizione del legislatore. Nel caso di cui ragioniamo l'intuizione è chiaramente a monte, è del Ministro che, ritenendo l'area dello Stretto, come ha prima detto il Com. Samiani, un grande porto con una caratterizzazione metropolitana, ma con un intenso traffico internazionale, ha ritenuto necessaria un'unica regia in materia di sicurezza della navigazione. Questo vuol dire che almeno sotto il profilo dell'organizzazione, il "regista" unico si troverà in posizione di sovraordinazione rispetto agli attuali responsabili e quindi sarà il capo della sicurezza della navigazione nello Stretto.

Per scendere più nel concreto, nel caso, ad esempio, dei servizi tecnico-nautici (pilotaggio, ormeggio e rimorchio) si porrà il problema di chi dovrà disciplinare questi tre servizi di interesse generale, che hanno una caratterizzazione di sicurezza, anche se è nota la polemica nel settore trattandosi, per alcuni, di servizi commerciali. A livello personale non ho dubbi, si tratta di servizi finalizzati alla sicurezza della navigazione: è come se avessimo prestazioni fisse di vigili del fuoco in tutti i porti del cui servizio gli operatori usufruiscono, evidentemente in caso di necessità.

La regia che ci si propone di istituire dovrà allora disciplinare anche il servizio di prontezza operativa in maniera dinamica in tutto lo Stretto e non statica, come avviene ora nei singoli porti, e coordinare il

servizio di pilotaggio tenendo conto delle norme internazionali che regolano gli stretti, atteso che anche lo Stretto di Messina è soggetto a traffico di navi battenti varie bandiere su rotte non nazionali.

In definitiva il problema è di coordinamento, occorre cioè “compatibilizzare” il traffico locale delle piccole unità con quello nazionale ed internazionale che caratterizzano questa grande area di navigazione. Grazie.

DARIO LO BOSCO

(c.s.)

Grazie all'amico Silvio Di Virgilio, che è abituato ai tempi europei e alla chiarezza espositiva davvero encomiabile.

Ora la parola al Comandante Generale delle Capitanerie di porto, Amm. Pollastrini, che oggi ci onora, assieme al Ministro, della sua presenza.

RAIMONDO POLLASTRINI

*(Comandante Generale del Corpo
delle Capitanerie di Porto)*

Grazie, Presidente, per questa occasione che mi viene offerta per fare il punto sulla costituzione di questa Autorità marittima, che indubbiamente è di grande interesse e fortemente innovativa anche nel panorama amministrativo italiano. Per la prima volta, in deroga a quella che è la struttura portante del codice della navigazione (artt. 16, 17 e 18 c.n., ricordati dal Prof. Vermiglio), si istituisce un'Autorità marittima per la sicurezza della navigazione nello Stretto, quindi si opera una innovazione profonda, volta a creare un effettivo coordina-

mento in una materia così delicata come quella della sicurezza della navigazione.

Una prima annotazione indubbiamente va fatta sul tipo di provvedimento, come dicevo, profondamente innovativo. Vorrei brevemente ripercorrere l'*excursus* degli atti che si sono succeduti. Dopo l'elaborazione dell'idea di costituire l'Autorità è stata necessaria tutta una serie di atti che stiamo per definire proprio in questi giorni. Anzitutto la legge del novembre del 2007 con la quale è stata istituita l'Autorità marittima della navigazione nello Stretto. Successivamente, il decreto del Ministro, con il quale è stata individuata l'area di sicurezza della navigazione nello Stretto di Messina, provvedimento necessario per andare ad individuare l'area di sicurezza e contestualmente per indicare il responsabile di questa Autorità marittima nello Stretto, il Comandante Cianci, che poco prima ha parlato. Infine, un ulteriore provvedimento, questa volta necessario per consentire l'emanazione di un decreto di regolamentazione dell'Autorità marittima dello Stretto, contenuto nel decreto di conversione "Milleproroghe".

Questi sono stati tre passaggi fondamentali, e direi indispensabili. Era indispensabile prevedere anche un decreto di organizzazione e quindi un decreto di attuazione di quel principio fondamentale che era stato fissato con la legge del novembre del 2007. Siamo quindi ora nella fase di elaborazione di questo decreto di organizzazione, praticamente ormai definito e pronto per essere sottoposto all'attenzione degli Uffici di Gabinetto del Ministro entro la fine di questo mese. Con questo regolamento di organizzazione, in pratica, l'Autorità avrà pieni poteri per esercitare le funzioni che gli sono state attribuite per legge.

In attesa quindi di questo decreto di organizzazione, il Comando Generale ha emanato una circolare dispositiva alle Autorità marittime di Reggio Calabria e di Messina e alle Direzioni marittime di Catania e di Reggio Calabria, per poter già anticipare, nei tempi, il funzionamento di questa Autorità marittima che, come ricordava il Comandante Cianci, avrà una struttura abbastanza complessa in termini di personale. Organico di circa quaranta unità, simile quindi ad una Capitanea, senza oneri per lo Stato, come ricordava il Prof. Vermiglio e come peraltro è dettato dalla legge. L'organico di questa Autorità marittima dello Stretto sarà formato da personale, non soltanto di Messina e di

Reggio Calabria, ma anche proveniente da altre Capitanerie italiane.

L'altro aspetto che dovevamo risolvere in tempi brevi era la collocazione di questa nuova entità amministrativa, perché evidentemente non potevamo appoggiarci alle Capitanerie di Messina o di Reggio Calabria. Abbiamo già individuato nella Zona Falcata, l'ex Marisicilia, un immobile, che sarà presto reso disponibile. A tal fine abbiamo già definito degli accordi con lo Stato Maggiore della Marina e, in tempi brevissimi, entro il mese corrente o al massimo nel prossimo mese di aprile, avremo anche una sede.

Sarà definito il coordinamento con le strutture logistiche messe a disposizione di questa nuova Autorità marittima, che si avvarrà di personale del Corpo e di strumenti di cui il Corpo già dispone dal punto di vista del controllo del traffico: il VTS. Quest'ultimo non è un elemento esterno, ma un elemento di cui si avvarrà l'Autorità marittima della sicurezza della navigazione nello Stretto. Di questo stesso strumento continueranno ad avvalersi sia Reggio Calabria che Messina.

Un ultimo accenno a quello che era stato detto a proposito dello schema di separazione del traffico, perché era da tempo necessario procedere all'aggiornamento di un decreto ministeriale ormai risalente al 1985. È stato definito questo schema, dopo numerose riunioni ed una lunga elaborazione. Questo schema di separazione quindi sarà contenuto all'interno del decreto del Ministro, a cui lo sottoporremo entro la fine del mese, e sarà poi notificato agli organismi internazionali perché possa entrare pienamente in funzione dopo sei mesi dalla notifica.

Questo decreto è l'atto definitivo, che completa il percorso normativo legislativo. In questo decreto è individuata l'area di sicurezza dello Stretto. È già ricompresa l'area VTS, così come è definita in relazione alle precedenti disposizioni. Questo nuovo schema di separazione del traffico contribuirà ulteriormente ad innalzare la soglia di sicurezza della navigazione nell'area.

Credo che sia stato un percorso indubbiamente complesso, anche per i motivi che dicevo e per i problemi normativi che discendono dall'applicazione di un codice della navigazione che è del 1942, ma credo anche che questi tempi siano stati utili proprio per poter meglio capire l'organizzazione di questa nuova Autorità marittima e disporre mezzi, materiali e uomini necessari per il suo funzionamento. Grazie.

DARIO LO BOSCO

(c.s.)

Bene, Ammiraglio, grazie a Lei per gli ulteriori elementi di chiarimento in una materia così complessa ed articolata, ma che riguarda tutti noi, le nostre famiglie e la collettività. La ringraziamo per l'impegno che Lei ed i suoi collaboratori mettono al servizio di tutti.

Ministro, a Lei la parola per concludere i lavori. Ancora grazie per essere intervenuto e buon lavoro per le ulteriori cose che sta realizzando in quest'area di grandissima ricchezza, ma che ancora, ahimé, non ha un aeroporto, che può costituire un ulteriore elemento propulsivo all'economia e allo sviluppo.

ALESSANDRO BIANCHI

(Ministro dei Trasporti)

Grazie al Presidente della Tavola Rotonda e dell'Autorità portuale, che sa bene di essersi assunto un compito gravoso ma essenziale per quest'area, che potrà giovare molto di un organismo che coordina tutto quanto ruota attorno al porto e alle sue attività.

Un saluto vorrei rivolgere anche a tutti i presenti e, in particolare, alla comunità universitaria di Messina. Non venivo da un po' di tempo in questo Ateneo e finora ero sempre stato invitato in veste accademica, per cui mi fa piacere essere qui da Ministro, anche se da Ministro uscente. Un particolare apprezzamento devo rivolgere al Prof. Vermiglio per aver realizzato questo Master, questa attività formativa di alto livello, rivolta a giovani studiosi e ad operatori, su un tema cruciale come quello dello sviluppo sostenibile dei trasporti nel Mediterraneo.

Già nel titolo ci sono almeno due termini che toccano le corde del mio cuore.

Il termine "Mediterraneo", che richiama un tema sul quale ho speso molto della mia attività di studioso e di ricercatore e non a caso l'Università alla quale appartengo ha assunto il nome di "Mediterra-

nea”; il termine “sostenibile”, che insieme all’efficienza e alla sicurezza è uno dei tre aggettivi, ma forse è meglio dire una delle tre qualità, che abbiamo inteso attribuire al sistema della mobilità di trasporti di questo nostro Paese, in quel Piano Generale della Mobilità che è stato prima richiamato e che costituisce per noi lo strumento principe al quale debbono riferirsi tutte le azioni che nei prossimi anni verranno intraprese nel campo del trasporto e della mobilità.

Questa nostra attività ora si interrompe, ma mi auguro che lo stato di avanzamento al quale abbiamo portato il lavoro sia tale per cui anche la prossima amministrazione possa farne buon uso: lo conservi, lo porti avanti, lo sviluppi, dismettendo questa brutta pratica, tutta italiana, di mettere in un canto tutte quelle cose che sono state fatte dalla precedente autorità.

Ci auguriamo che il PGM (Piano Generale della Mobilità) possa diventare il quadro di riferimento delle azioni di soggetti autonomi, in particolare le Regioni, le Province, i Comuni, le Autorità Portuali, i gestori degli aeroporti. Il sistema di trasporti deve potersi inquadrare in una cornice più definita possibile e di lungo respiro e questo piano ha la sua proiezione temporale fino al 2020, che reputo un orizzonte temporale congruo con le operazioni di programmazione.

Dicevo che la sostenibilità è una delle tre qualità del nostro sistema: efficienza, sicurezza e sostenibilità.

L’efficienza è quasi un’ovvietà, dato che tutti vorremmo avere un sistema di trasporto che mi porti da un posto ad un altro rapidamente, a prezzi contenuti e con un buon livello di *comfort*. Ovviamente bisogna trovare un equilibrio accettabile tra questi aspetti.

Sostenibilità significa capacità di questi sistemi di essere efficienti, senza avere impatti non desiderabili, negativi sull’ambiente circostante. Tema ormai ampiamente penetrato nella cultura del nostro paese e per il quale sono disponibili strumenti tecnici efficaci.

Poi c’è il tema della sicurezza, che è più strettamente legato a questo nostro Incontro con riferimento all’Area dello Stretto.

Sono stati già richiamati i passaggi legislativi che hanno portato all’istituzione dell’Autorità per la Sicurezza nello Stretto di Messina, per cui voglio solo ricordare il percorso che ci ha portati fino a qui. Siamo partiti dalla tragedia del “Segesta”, esattamente dal 15 gennaio del 2007, e ci siamo riuniti qualche giorno dopo al Ministero, con il

Dott. Di Virgilio, con il Rag. Pace e con il Com. Samiani, in raccordo con l'Amm. Pollastrini, per capire cosa fare per elevare i livelli di sicurezza della navigazione nello Stretto.

Come è stato ricordato, diversi fenomeni hanno reso più precaria la situazione della sicurezza in questa area: uno per tutti, l'aumento enorme dei traffici degli ultimi quindici, vent'anni. Pensiamo solamente a che cosa ha portato Gioia Tauro nella navigazione nello Stretto. Tutto questo difficilmente poteva restare legato ad una legislazione ferma a molti anni fa.

Ogni episodio, poi, ha una sua storia e l'episodio del "Segesta", che è stato drammatico per alcuni aspetti, basti pensare alle quattro vittime, è stato esemplare per altri. Mi riferisco agli interventi, sia a mare che a terra e negli ospedali. Io ero qui il giorno dopo e ho visto cose che per la verità raramente si vedono, pensando soprattutto a che cosa si dice della sanità in queste nostre aree.

E tuttavia, questa è stata l'occasione per ragionare e il ragionamento ci ha portato ad istituire un Comitato per la sicurezza della navigazione nello Stretto, presieduto per l'appunto dal Dott. Di Virgilio, che ha riflettuto sul da farsi e, nel giro di pochi mesi, nell'ottobre dello stesso 2007, ha portato all'emanazione del decreto legge che prevedeva l'Autorità dello Stretto, la riconfigurazione dell'area e il soggetto di governo della stessa.

Così siamo arrivati alla legge istitutiva di novembre 2007, seguita dal decreto ministeriale che stiamo per approvare, che definirà completamente la situazione.

Ringrazio anche il Comandante Cianci per essersi fatto carico di questo non semplice compito.

Credo che si sia fatto un passaggio importante perché si è accolta una logica di sistema che non può non assumersi in un'area come questa. Chi da più anni studia, lavora, opera in quest'area, come il Prof. Vermiglio e come me, è convissuto col tema del rapporto fra il territorio calabrese e quello siciliano, il tema dell'area metropolitana e della conurbazione. Abbiamo scritto fiumi di libri, si sono organizzati migliaia di convegni. In realtà le cose si sono sviluppate per come si è evoluta spontaneamente la situazione. Sono aumentati, per esempio, gli spostamenti da una parte all'altra per motivi di lavoro, di studio o altro, ma a questi cambiamenti non sono seguiti gli assestamenti del

territorio capaci di dare risposte all'aumento di mobilità, in particolare per quanto riguarda i collegamenti fisici, che qui sono via mare.

Allora, l'aver assunto quest'ottica di sistema, sentir parlare, come è stato fatto in due interventi stamattina, di un unico porto dello Stretto, articolato in una serie di bacini come idea di fondo, mi fa pensare che stia avvenendo quella mutazione culturale nel nostro modo di sentire che poi determina, con una certa rapidità e facilità, provvedimenti legislativi e soluzioni tecniche.

Aggiungo, per concludere il discorso sulla sicurezza, che a partire da quel drammatico 15 gennaio, ha fatto un salto di qualità anche il sistema VTS, che era spento ahimè all'ora in cui avvenne l'incidente. Ma non era spento perché qualcuno l'aveva spento ed era andato via, ma perché era ancora in fase sperimentale. Ecco, anche lì abbiamo contattato il soggetto gestore e realizzatore dell'intervento, la Finmeccanica, e nel giro di poco tempo si è riusciti a mettere in funzione l'intero sistema. Oggi, lo chiedevo venendo qui in nave, è operativo ventiquattrore su ventiquattro, con la base principale a Messina e con quella secondaria di Reggio.

Mi sembrano passi avanti consistenti. Poi, quando l'edificio che avete individuato sarà occupato dalle quaranta persone che costituiscono l'organico della nuova Autorità, credo si potrà dire che abbiamo fatto un passo avanti notevole in materia di sicurezza.

Un ultimo accenno volevo fare ad un altro intervento, credo piuttosto incisivo, che abbiamo messo in moto in quest'area quasi un anno fa, che riguarda la chiusura parziale dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Ecco, in quel momento al Ministero abbiamo pensato che si sarebbe creata una cesura, una strozzatura per alcuni anni. Gli ottimisti parlano di tre, quattro anni, i realisti parlano di qualche anno in più. Ecco, in questi lunghi anni non possiamo pensare che la mobilità nell'area del versante reggino dello Stretto sia così fortemente penalizzata, anche in quelli che sono i costi sociali complessivi. Da lì l'idea di un intervento speciale che, agganciandosi a questa circostanza della strozzatura, mettesse in moto un sistema della mobilità più efficiente, più sostenibile, non solo nel versante reggino dello Stretto, ma anche nel versante messinese. Come? Con una serie di interventi, uno dei quali è già partito. Quando siamo andati a battere cassa alla Presidenza del Consiglio, abbiamo chiesto 120 milioni, poi ne abbia-

mo ottenuti 100 che sono comunque una cifra ragguardevole. Ebbene con 40 di questi 100 milioni abbiamo già messo in moto la metropolitana di superficie da Rosarno a Reggio e Melito Porto Salvo. Questa è una vera alternativa: le persone che non potranno percorrere la tratta tra Bagnara, Villa e Reggio, hanno un'alternativa vera, con un servizio su ferro che è tenuto in piedi da sette coppie di treni durante la giornata, in orari che sono stati studiati e si stanno modulando sulle esigenze dei pendolari. Inizialmente si sono destinati dei treni un po' vecchioti, ma il contratto con Trenitalia prevede che già nei primi mesi del 2009 saranno sostituiti da treni nuovi, della generazione "Minuetto". Quindi il panorama è cambiato: se chiedete ai residenti, questi vi diranno che la situazione è cambiata in via definitiva. Quando sarà completata l'autostrada Reggio Calabria probabilmente il servizio sarà molto più efficiente di adesso e si sarà sviluppato anche un nuovo modo di intendere la mobilità.

Poi c'è il problema di navigazione nello Stretto. È evidente che tutta la Sicilia in genere risente di questa strozzatura. Ne risente in parte per la circolazione delle merci, sebbene ci sia la grande alternativa delle autostrade del mare, che abbiamo fortemente incentivato, con l'ecobonus, consistente nel rimborso di una quota parte del costo dello spostamento. Per esempio, per andare da Genova a Palermo ad un autotrasportatore che decida di caricare il camion su una nave verrà assicurato un rimborso, che arriva al 30% del costo complessivo. Il suo costo in assoluto sarà di circa 500 euro se va in autostrada e di 250 euro se va in nave. Mi auguro che nel giro dei prossimi anni si sviluppi una mentalità per cui riusciamo a dirottare su nave, laddove è possibile, questo tipo di traffico che oggi affligge le nostre strade, comportando traffico, consumo energetico, impatto ambientale, scarsa sicurezza. Ma è anche un problema di mobilità dei passeggeri, soprattutto locali, dei cosiddetti "pendolari", di chi si sposta appunto da Messina, Villa e Reggio, due volte al giorno. Ecco, un'altra parte di quei 100 milioni, altri 40, sono andati per la cosiddetta "Metropolitana dello Stretto".

Adesso, appena finiti i lavori, se i Sigg.ri Prefetti sono d'accordo, firmeremo due convenzioni, che serviranno a bandire le gare, ad espletare le procedure per acquistare cinque nuove navi, destinate proprio a questo servizio. L'accordo prevede non solo l'acquisto delle

navi, ma l'esercizio del servizio stesso, cosa che dovrebbe permettere un salto di qualità nella circolazione nell'area dello Stretto. È previsto il ripristino di un collegamento, ormai da anni disattivato, tra il porto di Messina e l'aeroporto di Reggio Calabria, il che consentirà di facilitare gli spostamenti.

In buona sostanza, credo che se avremo pazienza di aspettare mesi, non anni, anche perché sia il Prefetto Alecci che il Prefetto Musolino sono dotati di poteri speciali in quanto Commissari straordinari, potremo vedere attivati i nuovi servizi, dando finalmente risposta a questa sofferenza che ormai si è aggravata, come è stato ricordato, con lo spostamento a Tremestieri e che bisogna affrontare, se vogliamo che i discorsi che facciamo sull'area integrata, sull'area metropolitana, non siano declamazioni, ma abbiano un fondamento.

La mobilità, ossia la possibilità di spostarsi in maniera agevole da una parte all'altra, è una priorità assoluta e noi seguiremo fino all'ultimo momento il percorso intrapreso per garantirne l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità. Grazie